

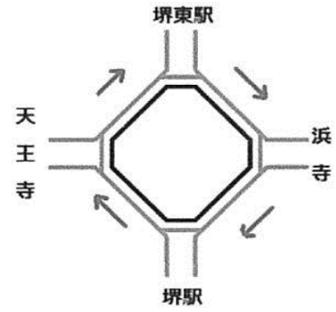
都心交通検討会議のとりまとめについて 意見一覧(受付順)

番号	意見
1	<p>以前、南海高野線堺東駅周辺立体化計画の件を、某新聞等で拝見させていただいたことがございますが、堺東駅を含め南海高野線のどこからどこまでの区間を高架化するのか、いつ頃完成予定なのかを市民に情報公開していただきたいと考えております。</p> <p>次に東西交通軸についてですが、堺臨海部～南海本線堺駅～高野線堺東駅～JR阪和線堺市駅を結ぶ予定の東西鉄軌道を堺市駅から新金岡団地を經由し近鉄南大阪線河内松原駅まで延伸することを提案致したいと思います。これにより大阪市内への人の流れの集中を緩和し周辺都市同士の交流を促進することが出来るのではないのでしょうか。</p> <p>また将来もう一本の東西交通軸として南海本線浜寺公園駅～JR阪和線上野芝駅～泉北高速鉄道深井駅～南海高野線北野田駅を結ぶLRTを導入し、高齢化の進む泉北ニュータウンおよび周辺地域へ公共交通機関の充実を図り、車依存からの脱却につなげたいと考えております。</p>
2	<p>平成20年度低炭素地域づくり面的対策推進事業では官民一体となって堺市都心地域温暖化対策推進事業の取り組みとして、電気オンデマンドバスの社会実験をしたわけですが、実験期間の短さもあって、その成果は不確かな物となってしまいました。その後、堺市は環境モデル都市に指定されたと思いますが、同時期に環境モデル都市に指定された富山市は森市長のリーダーシップの元、既に平成18年に導入されたLRTを活用すべく、更に沿線に公共施設を多数配置することによりまち作りを進めてきた訳です。</p> <p>オンデマンドバスも地域によってはメリットが大きいかも知れませんが、都心地域に於いてはむしろLRTの方がまちづくりという観点からは良いように思います。シャトルバスで充分だとか、安上がりだとかいうご意見も多数有るようですが、LRTはその路線が地図に載るということ、定時制という安心感がその地域の安心感、信頼度に繋がります。これはひいては堺市の信頼度、特に外部事業者を誘致するに当たり大きなアドバンテージになると思います。イトーヨーカドーが閉店し、ジョルノが閉店し、高島屋が閉店寸前、多くの事業者が堺市から撤退するのも、LRTの計画が中止になり、もはや堺市に魅力を感じなくなったからではないのでしょうか。</p> <p>幸いなことにその後、阪堺線にLRVが導入され、乗客数も増えてきているのは堺市の前向きな対応に市民が敏感に反応しているのではないのでしょうか。LRVだけで無く、大小路にLRTを導入し、かつ阪堺線とリンクさせることが、町を面白くさせるツールとなります。来年オープンする「堺市立歴史文化にぎわいプラザ」のある宿院と繋がるのも魅力です。</p> <p>将来的には堺浜のJ-GREENに繋げることで沿線の風景は徐々に変わっていくことと思います。更に堺駅周辺の宿泊施設、飲食店にも好影響をもたらす、町が活気づくこととなります。LRT堺浜線単独の採算性がプラスマイナス0であっても、他事業者とのトータルではプラスになるので絶対導入すべきだと思います。</p> <p>以前はLRTに反対する人も多かったと思いますが、その結果、以前よりもっと悪くなった現状を見て、今後反対する人はかなり減ると思います。更に新型低床車両を見たり、乗ったりした人は大小路LRT計画には案外賛成されるのではないかと思います。</p> <p>大切なことは堺市がLRTを活用したまちづくりのビジョンを具体的に示すことです。LRTが便利に使えるという仕組みを提案することです。即ち沿線に立ち寄りたくなるような店を誘致することです。たとえば堺駅で乗車して大小路で下車。沿線の飲食店で食事をした後、一定時間内(2時間程度)なら無料で乗れる。その後堺東で下車出来るとなると利用者は確実に増えます。これを専用のICカードシステムで実施します。寄り道してお金を使わせることが出来、沿線の活性化に繋がります。</p> <p>阪堺線の御陵前から綾之町までの区間は通行量の多いフェニクス通り、大小路、大和高田線を除いて電車優先信号に変更すべきです。殆ど車の通らない信号での意味の無い信号待ちを利用者の不満を煽るだけです。これは直ぐにでも改善が必要です。</p> <p>また、急速な少子高齢化社会の到来により人と環境にやさしい公共交通の整備が重要です。最近の若い人たちは車を持ちたがりません。今後車の台数は減っていくと思われれます。反面高齢者は確実に増加していきいます。結果として公共交通に頼らざるを得ない状況になります。それを見据えた上で計画的にLRTによる東西軸の整備を進めることが必須です。今から初めて遅いくらいです。直ぐに取りかかるべきだと思います。</p>
3	<p>東西交通について有識者(学者)の意見はHPから見ました。また会議での発言も誰が何を言ったかまで人を介して聞いております。さて、内容を見ますとどうも有識者は採算を無視して電車を通したい様ですね。話題性が何年継続して利益をいくら生み出すのか？負債は市民が負うものです。意見した学者が負うことはありますか？公の会にしては無責任な意見です。看過しかねます。BRTやバスで十二分です。</p> <p>それから”東西”と謳いながら旧市内だけの交通です。そして市民の為の施設である大浜体育館が計画ルート案から漏れています。体育館に行くには自動車もしくは自転車・徒歩しか手段はありません。プールに行くのに大変不便です。堺駅南口を起点・終点とせず大浜体育館を起点・終点にしてください。またバスだけがプール横・建物奥まで入れられるようなルートにしてください。今の駐車場までですと幼児を抱えたママのプール利用が不便ですから。何も堺東駅に集中することはありません。時間・コストを考えれば多少は老人・障害者も含めて利用者が歩くべきです。また既存バス線と繋がればいいです。JRは堺市駅より三国ヶ丘が重要な駅です。大浜公園→中環一条通り・三国ヶ丘駅横辺りの中環上・美原区→近鉄喜志駅のルートが本当の”東西”ではないのでしょうか？</p>
4	<p>東西交通軸の検討について(とりまとめ)</p> <p>P26『導入ルートの比較について』 概算事業費・需要予測・自動車交通の抑制などの比較の視点から考えると「大小路線ルート」が良いと思います。</p> <p>P27『導入機種の比較について』 事業性の中の概算事業費、需要予測、収支想定などの比較の視点から考えると「バスの高度化」が1番堺市民の税負担にとっては将来的に良いのではないかと思います。BRTも運営費用(ランニングコスト)の面からは「バスの高度化」とほとんど変わらないので、長期的に考えれば「BRT」も「バスの高度化」と同程度の評価が堺一市民としては、できるのではないかと思います。</p>
5	<p>いまさらLRTを導入するのはどうかと思えます。例えば富山市ライトレールの場合、もともとJR西日本の富山港線がLRTに転換した。既存路線をLRTにして大成功しましたが、堺市は南北に延びる阪堺線に東西鉄軌道をリンクさせるには莫大な費用が掛かり成功するとは到底思われません。</p> <p>バスの高度化ですが、その中にく公共車両優先システムの導入とありますが、私が堺市に住んでいた時(昨年2月から河内長野市民)本当に使用されていたのかわかりません。ただ、バスロケーションシステムはすごく便利で見やすかったです。しばしばバスの渋滞で意味がないと思った時もありました。バスはすでに通過したのにバス接近中が付いたり。</p> <p>最後にBRT化。既存の堺シャトルをBRTにして、既存の堺駅前と堺東駅前両バスターミナルで各方面に乗り継ぐバスの集約をし、利用者が分かりやすく高頻度高輸送で駅間の利用者を快適に運ぶのも良いかと思えます。</p> <p>既存の堺シャトルをそのままに堺駅前～阪和堺市駅前、または地下鉄新金岡駅前をBRTにして阪和堺市駅前、または地下鉄新金岡駅前を乗り継ぎ停留所にして、美原区方面行に乗り継げたらいいかなと思えます。</p>
6	<p>よく阪堺電車を利用します。市長の英断により阪堺線の堺市内区間は存続することになりました。しかし、住吉・恵美須町間は、今春より大幅な減便がなされ阪堺線全体ではマイナスのスパイラルに突入しています。減便は利用者の減少を招き、今後、堺市内区間の流動にも大きな影響を与えるものと考えられます。</p> <p>阪堺線が地域の足として持続可能なものとするためにも、最も採算性の高い大小路ルートに阪堺電車が乗り入れることを切望します。</p>
7	<p>LRT計画の早期実現を望みます。</p> <p>堺区ザピエル公園付近を中心に青少年育成活動をしています。野外活動を通してよい市民を育てるのがわたしたちの理念なのですが、その活動の場がなくなっています。キャンプや野外炊事・自然観察などを体験させたくも遠くに行かないとできない状況です。それもバスの不便な乗継やJRへの乗り換えを経てです。近くでそのような場があれば、たくさん子どもたちを預かり、子育て中のおかあさんたちの手助けもできるのに、現状は理想とはかけ離れた状態。歴史と伝統のある堺の中心を、もっともっと緑豊かで子どもたちやお年寄りの集まる場にしてほしいです。そんな場所がわたしたちのようなボランティアが、たくさん子どもとお母さんたちの子育てのお手伝いをしたいと思っています。</p> <p>LRT計画を早く実現させ、子どもたちが都会の中心でありながら自然に溢れ、世界に注目される美しい街並み堺で育ち、世界で活躍できる豊かな感性が得られるように願います。</p>
8	<p>以前LRTの走行テストをたまたま見かけました。是非「さかい利晶の杜」に出かけたいと思います。</p> <p>堺に住んでいた時がありました。堺の発展の為、期待しております。</p>
9	<p>市の活性の為に是非とも必要だと思えます。</p>
10	<p>市の東西の交通整備を望みます。中止になり残念に思っていました。</p>
11	<p>スポーツ(サッカー)を通して、J-GREEN堺によく行きます。最近、多くのスポーツをしているであろう学生の姿をよく見かけます。近隣(大阪)だけではなく、全国の地域の方を見かけるようになりました。</p> <p>堺市だけではないですが、大阪の南北の交通に関しては非常に充実していますが、東西となると、道路状況も交通機関も少ない、弱い感じがします。西側に全国規模の大きな施設があるので、是非LRTなどの導入で都市交通を充実させていただきたく思います。</p> <p>ひいては、高齢者のためや都市機能向上や堺の観光誘致への起爆剤になると思います。</p>
12	<p>市域5本の公共交通機関をジョイントする東西の軌道は、堺市の経済発展、観光分野、高齢者の都市定着化などの観点から必須であろうと思えます。</p> <p>堺浜、J-GREENを考えると、堺駅からの延伸も、百舌鳥古市古墳群の世界遺産登録を考えれば、近鉄南大阪線への同様の延伸も視野に入れながら、まずは堺駅～堺東駅最短かつメインルートの大小路ルートが必要であると考えます。</p>

13	堺市の観光、都市機能向上の為に堺駅～堺東駅の最短の大小路ルートが不可欠だと思います。
14	高齢者向けに大小路ルートのLRTが必要だと思います。
15	これからの時代、LRTは、堺の発展のために必要不可欠です！
16	LRTは東西に走らせて欲しいです。現在はバスしかなく、堺市内を電車で東西を移動するためには、一度天王寺まで北上し、新今宮に行き、その後南海で堺市内…という状況なので、LRTは、堺の発展のために必要です！
17	将来のJ-GREEN堺への延伸のためLRTが必要だと思います。
18	都市交通政策を研究する一研究者としてコメントさせていただきます。堺市の「都心交通検討会議のとりまとめ」は、現代の日本の都市が抱える問題に対して、きわめて妥当な戦略であると評価することが出来ます。特に、都心の東西交通軸の整備は堺市にとって長年の課題を解決させるものであると同時に、世界中でLRTやBRTの整備が行われていることを考えると、経済のグローバル化の進展への都市の生き残り策としても有望なものであると判断することが出来ます。ただし、都心を活性化させる公共交通機関は都心だけ整備すれば成功するものではありません。郊外と都心を結ぶ役割を持たせ、都市を一体化させるものではなくればなりません。例えば、諸外国のLRT導入は都心と郊外を結び、なおかつ郊外エリアの開発もセットで行われているケースが増えています(フランスのリヨン市、モンペリエ市など)。郊外に路線を延ばし、都心の商業・文化エリアと郊外の再開発エリアを結ぶLRT路線とすれば、堺市を一つの街としてまとめる役割を持たせることができますし、双方の需要を生み出せますから、路線の経営も安定させることが出来ます。長期的には、東西交通路線は郊外へ延長し、全市的な都市交通ネットワークを構成するための足がかりとして、短期的には既存の鉄道・バス路線との連携強化を図り、交通ネットワーク再編の主軸とする、多段階の戦略を考えるべきです。交通戦略が真に堺市の発展と市民生活の向上に貢献するためには、市民・行政・事業者が協力して取り組むことが絶対条件となります。そのためには、市民合意を得ることが絶対に欠かせません。堺市に限らず全国的にみて、交通政策における市民合意を得ることは困難な問題と認識されています。先鋭的な推進派住民と反対派住民の間で激しい意見対立が生じて、交通政策に関する論争自体が立ち往生するケースが全国各地で頻発しています。住民合意・住民参加について研究している学識者の間では、パブリックコメントやワークショップなど従来の方式には限界があることが共通認識となりつつあります。堺市の交通政策においても、住民参加システムの刷新が求められている状況であると言えます。一方で、いくつかの自治体の交通政策では住民参加の新しい手法を取り入れ、激しい意見対立を克服し、住民合意に成功したところがあります(札幌市電の延伸など)。これらは、プラヌクスツェレ(計画細胞方式)やワールドカフェといった、中間派の市民の声を上手く拾い上げる手法を採用して成功しています。堺市の総合交通政策においてもこうした新手法の採用を検討すべきであると思われます。そこで、交通政策における新しい住民参加手法を検討する委員会の設置を検討すべきです。新しい住民参加手法に詳しい学識経験者を集め、堺市にふさわしい住民参加の新しい手法を提示することが、よりよい交通政策の実現に不可欠なものであると言えます。
19	将来こうなったらいいねという視点で記入しました。 大小路筋のシンボルロード化 お花畑+シャトルバス+地元の車のみ+オープンカフェ 阪高横の歩道橋撤去←堺東から堺への一本化 ランプから南北通行はアンダーパス(地下トンネル)化 南海堺駅、高野線堺東駅、JR堺市駅 ループバス設置、双方向(内回り、外回り) ルートは今後検討 上記3駅は駅名のあとにカッコ書きで龍神橋、大小路、金岡と記す(昔の呼称)。多くの人が駅名について混同している。 堺東駅高架化(連立化)に合わせて、駅前再開発とLRTを検討する。南海線から地下鉄御堂筋線の東西交通 東京～大阪間のリニア開通に間に合わせる事が1つの目標となる。
20	LRTにより、堺市が活性化される事は非常に良いと思います。 三国ヶ丘から堺浜まで1本でつながることにより、お年寄りから若い人まで、多くの人の暮らしが豊かになると考えます。 又、昨今環境への配慮が叫ばれている中、環境にやさしい乗り物を考えるという取り組みは素晴らしいと思います。
21	路面電車は世界に有り、足として使うのに良い事と思います。高齢者が増える中、うまく解決して話が進んでほしいです。
22	堺市では南海堺駅からJR堺市駅、松原への交通がバスしかなく不便を感じます。
23	堺駅から堺東、堺市駅へと電車は必要です。
24	堺へはよく来させてもらってるけど、東西の交通があればもっと便利になりもっと回数を増やして堺に来させてもらえるので、何とぞよろしく願います。
25	堺には、東西の交通がないと以前から思っていました。 堺浜にはJグリーン等新たな施設も出来、是非実現して頂きたいと思います。
26	学校の先生が、「『堺駅～堺東駅』に東西の路線が無いのは不便だ」と言っていました。東西路線の開通、僕も楽しみにしています！ 新しい堺の名物がうまれますように。
27	神明町西に住んでいますが、堺駅や堺東駅までが近いようで遠く、とても不便です。 東西の交通が本当に少なく、困っています。1日も早いLRTの開通を望んでいます。
28	堺市は、昔から東西線の交通の便が悪いと思います。又、堺駅、堺東駅にはバス以外の乗り物で、環境にも良いLRTが良いと思います。
29	現行の阪堺線と南海本線、高野線が繋がれば天王寺方面に行きやすくなると思います。
30	堺には東西の電車が無いので、あれば便利だと思います。
31	堺市中心部には、東西の鉄道がなく不便であり、堺駅から堺浜にもつながれば良いと思います。
32	堺市の東西道路が不便であることから、LRTによる交通網を希望します。
33	堺東駅から堺駅まではバスがありますが、そこから西へは交通がなく、なおかつ環境に良い乗物があれば便利だと思います。
34	堺市中心部は、東西の便が不便なので、環境に良い乗物があれば便利だと思います。
35	東西交通軸の検討が成されたことを利用者の一人として大きく評価します。 堺市と大阪市の間には4本の鉄道路線が直結しているが、堺市内では各路線が1km程しか離れていないにも関わらず、どれも線路では繋がっていません。2点を自由に繋ぐ自家用車に代わって公共交通が利用されるには、密なネットワークの形成が必要です。 今回、堺・堺東と阪堺線が乗り換えなしに1本の線路で繋がれば、東西軸と阪堺線の双方の利用価値が相乗的に向上します。また、線路が存在すること(見える化)の心理的な安心感、まちのシンボルとして財産価値は計り知れません。 路線としては、採算性が最も高く、通過道路としての車の通行量が少なく、他の幹線道路に直結しない「大小路線」しかありません。この通りにやる気のある店舗を集めることで、さらに人(歩行者)を集めることができ、その人を各地から運んでくるのが、この東西交通軸となります。その賑わいは、マスコミや口コミでさらに人を呼び、旧市街が蘇り堺のブランド力が向上します。かつて自由都市堺として栄えた日本一のまちの再来は、旧市街だけでなく泉北等の他の地域も含めた堺全体にとっても大きなメリットを生み出すものと考えます。
36	本線または高野線への乗り換えができるため、J-GREEN堺への延伸をして頂きたいです。

37	<p>この度は、堺市における交通政策が非常に重要な転機を迎えようとしているということで、大阪市南部を生活圏としている者としてコメントさせていただきたく思います。結論から申しますと、「東西鉄軌道はなくてはならない存在」と考えております。私の住む住之江区南東部は、鉄道は南海本線(住ノ江)と阪堺線(我孫子道・安立町)が徒歩圏内にあります。大阪市都心部へ行く場合は所要時間と運賃を考慮して、難波・梅田方面なら南海で、天王寺方面なら阪堺で、という使い分けを長年にわたって続けています。</p> <p>近年は堺市のご支援による利用者数増加によって、大阪市南部も阪堺線のサービス向上の恩恵を受けており、天王寺地区の魅力向上と相まって「南海で難波」ではなく、「阪堺で天王寺」を選択する機会が増えてきています。一方、反対方向の堺方面へ行く場合ですが、堺駅周辺が目的地であれば南海本線で、大道筋沿いであれば阪堺でという使い分けをしています。しかし問題は堺東駅周辺が目的地になる場合です。堺東に対しては百貨店や金融機関など必要なものが大阪都心部と比べるとコンパクトに駅周辺にまとまっている魅力があり、個人的には非常に使い勝手の良い街という印象を持っています。また、就業先の関係で大和川に沿った東西移動の多い生活をしておりますので、住之江から天王寺まで北上する必要のない堺東からの南海バスも、時々ではありますが重宝させていただいております。しかしながら、そのような堺東駅へのアクセスは現在のところ、「1. 堺駅・大小路駅からシャトルバスを利用する」、「2. 南海本線で天下茶屋へ行き高野線に乗り換える」、「3. 高野線の我孫子前駅まで歩いて高野線を利用する」のいずれかになります。そして堺東訪問の目的と所要時間・運賃を考慮すると、結局大阪市都心部で用事を済ませ方が合理的になってしまうケースが多いのです。決して堺東に魅力がないわけではないのに、アクセス面で他の街に足を向けてしまうのが現実なのです。</p> <p>私にとっての天王寺がそうであったように、今後堺駅～大道筋周辺の魅力が向上した場合には足を向ける頻度も高くなるでしょうが、堺東の場合はアクセスが現状維持である限り、大阪市都心部をはるかに上回る魅力を備えた街にならない限りは現状頻度が変わることはないと考えています。同様の意見を持つ人は、大阪市南部だけでなく堺市内やさらに南の各市町村にも多数いることが予想されます。そもそも堺東が行きづらくなって行ったことがないため、堺東の魅力を知らないという人も相当数に上るのではないのでしょうか。これは、堺都心部における「客離れと空洞化のスパイラル」に直結する問題であることを考えると、直ちに解決すべきことだと言えます。このように考えた場合、私個人の事情を超えて堺市都心部の活性化という観点から見ても、現状のアクセスの要である堺シャトルは、より早く、より安く、より使いやすい形で進化することが絶対の条件と言えます。そしてそのためには、必ずしもバスという形態にこだわる必要はないと主張したいのです。</p> <p>現在の堺シャトルは、高頻度で運転されている一方、南海本線から堺駅経由で利用すると運賃が合算され非常に高くなる、阪堺とバスで利用できるチケットを使うと運賃面は有利になるが、大小路での乗り換えに大きな抵抗がある、という問題を抱えています。宿院も同様ですが、大小路は停留所が離れていて屋根も連続しておらず、さらに必ず信号を渡らないといけないうえ、バスと路面電車の間で乗り換え客を待たせてもくれません。交差点で信号待ちをしている間に乗り換え相手に発車されるというケースも十分起こります。また雨等の気象条件によってはさらに抵抗が大きくなります。また、「バス」という交通機関の抱えている問題として、時間が読めないという「ネガティブなイメージ」はかなり大きいものがあると予想されます。その上、インターネット等でのルート検索で無視されやすいという事情もあります。このような状況において、乗り換えなしで大阪市の都心部へ行ける南海本線や阪堺線沿線の住民を堺市の都心部に取り込もうと考えた場合、運賃・所要時間での抵抗もさることながら、乗り換えの手間を限りなく0に近づける必要があり、軌道交通と道路交通の併存を行っている現在のやり方では根本的に解決できない問題だと考えられます。</p> <p>かくして、現行のシャトルバスの維持、あるいはさらに強化したBRTであっても、現在堺市が直面している【大阪市への流出】という課題の解決にはつながらないと思われれます。これを解決するには、堺市都心部における内外へのアクセスを現行のインフラを利用できる軌道交通に一本化する、すなわち東西方向の軌道を建設し、南北方向の阪堺線との相互直通によってアクセスの改善を図るのが最も合理的だと言えるのではないのでしょうか。</p>
38	<p>J-GREEN堺へのLRT導入を希望します。</p> <p>市内中心部の空洞化、人口の減少等、堺市の未来に懸念を抱いています。魅力ある街「堺」創設のため、LRTの導入を支持します。LRTによって東西のアクセスを実現することによって、市民の利便、市外からの観光客へのアピールとなると考えます。</p> <p>大小路ルートから、そして堺市駅へ、日本最大級を誇るJ-GREEN堺まで、一日も早く実現されるよう願っています。</p>
39	<p>大小路筋に、LRTが絶対に必要です。</p>
40	<p>LRTは大小路筋に必要です。LRTが必要でない理由をはっきりと教えてください。</p>
41	<p>今後の高齢化社会や若者達の車離れなどを考えると、LRTが市民の足になることは間違いないと考えます。</p> <p>堺の町づくりは、10年先、20年先を見据えたものにしていただきたいです。この4年～5年の堺の町づくりは、どんどん後退している様に思います。無策なのか無能なのか…。今、これからの堺の町づくりに期待します。</p>
42	<p>堺駅、堺東駅へは自転車で行けませんが、駐輪場がとても使いづらいです。力があるので老人、子供は特に苦労しています。数も少なく、空いていなかったら2階や地下へ入れに行くのは、短時間の買い物には不便なので改善してほしいです。</p> <p>LRTの導入に賛成です。阪堺電車と大小路が繋がれば便利。大小路や大道筋にもっと魅力的なお店が出来てほしいです。</p>
43	<p>堺の東西が元気に便利になると思います。</p>
44	<p>今後、高齢者が多くなる為、車の利用者が減りつつあると思います。その為にもLRTなどのバリアフリー型の電車が東西に有れば便利になると思います。</p>
45	<p>南海高野線堺東～南海本線堺までの交通について。</p> <p>LRTにするならば、南海になるべく直結し乗り換えがスムーズに出来るようにしてほしい。</p> <p>堺浜までLRTを通すことで堺浜をもっと活性化し土地がたくさん空いているのを解消につながるようにしてほしい。J-GREENまでの交通を活性化することも検討してほしい。</p>
46	<p>堺市中区に住んでいます。堺市内でも公共交通機関を利用して出向くには、一度天下茶屋まで出なくてははいけません。堺市内で南海本線に乗り換えできるのならば、とても便利になりますので、早期にLRT実現を願います。</p>
47	<p>今回の東西交通軸の交通施策について、一言提案させていただきます。</p> <p>そもそも、堺市民が昔から希望している東西交通とは、堺の西の玄関口である堺旧港を含む大浜公園より始まり、東の端 石原、八下、野遠地区に至る東西軸を通り、将来においては、隣接する松原市、羽曳野市、藤井寺市あるいは八尾市に至る交通軸である。堺市全体の交通施策があり、その上で都心交通を考えるのが正常な考え方である。始めから、堺駅～堺東駅ありきで検討するのは堺市民にとって不幸な事である。あくまでも、東西の公共交通は、堺市民全体のことを考えて検討すべきである。</p> <p>私の提案は、中央環状線に東西鉄道を敷くべきである。理由は、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 西の起点を大浜公園におくことにより、懸案事項である三角地の開発促進につながる。 2. 現在進行中の利久・晶子館を含む、文化観光拠点にもつながる。 3. 市民会館もあり、地場産業振興センターにもつながる。 4. この沿線には堺の主たる大病院が存在する。即ち、阪堺病院、堺市立病院、清恵会病院、関西労災病院、近畿中央病院があり、今後の高齢者社会にあって高齢者のやさしい足となる。 5. 東の端の石原、八下、野遠地区の開発発展に寄与する。 6. 仁徳天皇陵に接続することにより、世界遺産に登録された後は、国内外からスムーズに来訪を受けることが出来る。 <p>従って、この中央環状線を通すことにより、南海本線、阪堺線、南海高野線、JR、地下鉄御堂筋線とつながり、将来は近鉄南大阪線との接続も可能である。これは堺市民のみならず、泉州地区も含めた南大阪地区全体の交通の利便性が最大となり、堺の将来にとって明るい希望をもたらすものであり、現在、美原地区を含め、松原、富田林、羽曳野の方々が関空へ行くのに、天王寺、難波を経由しなければならぬのが、堺経由になることにより、多くの人々に来堺していただけると同時に仁徳陵を含む、古市古墳群が世界遺産に登録されても、新幹線新大阪駅より、スムーズに来堺でき、関空からも非常に便利である。</p> <p>以上の様な、色々な利点があるにも拘らず、現在検討中の堺駅～堺東間の大小路路線に固守するのは、はなはだ疑問であり、堺東から東へ延伸させるのは不可能である。(多大な土地買収資金が必要となる)</p> <p>堺市の交通課は、中央環状線は産業道路であるから難しいと言っていたが、発想の転換をすれば、松原地区周辺より、現在進行中である阪神高速大和川線へ大型車輛を迂回させ、又この東西鉄道が出来れば、マイカーの堺中心部への乗り入れを大幅に減らすことが出来、その結果、堺市内のCO2及びNO2などの排気ガスの減少をもたらす、環境都市をめざす堺市にとって真に有意義なことである。まして、自転車でも5、6分、徒歩でも20分弱の距離でLRTを敷設する必要は全くない。</p> <p>追記</p> <p>大小路道路のLRTについては、前々回の市長選で廃止を堺市民が選択したにも拘らず、大小路ルートに固守するのは、この件に執着している堺選出の有力な国会議員であると聞いていますし、又、彼と刎頸の友である企業家が十数年前より、大小路道路沿いの土地を大量に買い漁っているのは、地元民なら周知の事実である。この二つが関係していると疑うのは私だけでしょうか？ 検討会議の皆様は、その様なことに惑わされる方々でないことを堅く信じております。</p>
48	<p>町の発展の為。</p>
49	<p>堺駅から堺東駅までのバス代が高い。ワンコイン(100円)位で乗れたらベスト。市も少し協力して下さい。</p>

50	<p>堺市ホームページで「堺市都心交通検討会議」を見つけた。この「会議」の委員として招かれた都市交通の専門家がLRTを論じ、また大小路ルートが望ましいなどと意見しているのに驚いた。</p> <p>LRT建設は、多額の費用を要するわりには一般市民にとってのメリットが小さいことから、2009年の堺市長選挙でLRT中止を公約に掲げた新人候補竹山氏が当選したことにより、事業計画は中止されたと思っていた。当時、いずれの政党の支援もない新人候補が現職市長を破った勝因は、LRTに対し多数の市民がNOといったことである。よって、堺市ホームページでLRTの文字を見たときは亡霊を見たような感じがした。</p> <p>ただ、選挙は水物であり、事業中止を公約とした市長が誕生したからといって、その後なお事業の良し悪しを検討すること自体は無駄とはいえない。しかし、この会議の委員が言っていることは論理的ではないばかりか現実的ではない。委員の先生方は何年かでも堺市内に居住または通勤した経験があるのか疑問である。</p> <p>LRT建設のメリットとして既存の阪堺線の活用をあげていることは、既存の資産の廃止はあり得ないことが前提となっている。赤字路線である阪堺線の存続の是非を検討することもなく、LRT建設をすべきとの結論を得るための材料としている。</p> <p>さらに、大小路ルートがまちづくり事業の観点から望ましいと言っていることは、目的と手段が入れ替わっている。つまり、山之口商店街の復興など旧市街の活性化という目的に対し、多額の費用を要するLRTが手段として有効であることが証明されなければならないところ、逆に、LRT建設という目的を達成する手段としてまちづくり事業を論じている。</p> <p>大小路の歩道が拡幅され、最近では駐輪場が設置されるなど自転車愛好家にとって望ましい環境が整備されたにもかかわらず、これを壊してLRTを建設するなど、堺市に住んだこともない学者の机上の空論であると言わざるを得ない。このような委員を選んだのはどなたであるかお尋ねしたい。</p>
51	<p>携帯(スマートフォン)などでインターネットが手軽に使えることで、住人はもとより、市外や他府県からの訪問者など、誰もが簡単、正確に最短・最速な交通手段(費用、時間、経路)を調べられるようになりました。</p> <p>話題のグランフロントやあべのハルクスから堺へと、観光客などたくさんの人々に足を延ばし、堺市を知ってほしい。そのためにも、まずは、連動と高い需要が見込まれる『大小路ルート』の完成を実現し、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歴史や文化資源の豊かな堺市 ・J-GREENや公園の充実から、スポーツ環境の整った堺市 ・よりよいまちづくりに積極的に取り組む堺市 <p>を広く広報、積極的にアピールし、さらには世界文化遺産登録へとつながってほしいです。</p> <p>堺市の“都心交通の検討”という素晴らしい取り組みをぜひ、実現していただきたいと思います。</p>
52	<p>堺市の発展のために、交通手段としてLRTの導入が必要だと実感しています。堺浜にせつかく家族で楽しめる施設ができて、マイカーかバスでの移動手段。これでは、環境にいい街づくりから遠退いていると思います。特に大小路をつなぐ東西線が必要だと思います。ぜひLRTを再検討してください。</p>
53	<p>先ず、最初に、2年間に亘り、市民に公開された場で、都心部東西交通について真摯に議論されたことを高く評価させていただきます。また、具体的な選択肢が示されたことを歓迎したいと思います。そもそも、東西方向の鉄軌道による交通は、堺市民の1世紀以上にわたる夢であり願いであることは間違いありません。報道にあったように、議論の収斂として大小路におけるLRT(軌道新線)が最有力となったことは当然の結果であると考えています。かつての、市長選挙であたかもLRTが争点となったように報道されましたが、LRTの本質論議に至る入口以前のところで、十分な説明を行わない行政の姿勢に疑問を抱いた市民の意思表示に過ぎなかったと思っております。LRTやまちづくりとの連携について本質的な議論がされないままに、LRTそのものがダメと封印してしまうことは極めて残念な事態です。市民はLRTにノーと言ったのではなく、LRTを活かしたまちづくりをしっかりと説明できなかった行政にノーと言ったに過ぎません。</p> <p>今回、最終の目的であろう都心部のまちづくり、活性化という命題に最も効果的な交通について委員会で議論がされ、改めて大小路通りの軌道新線が抽出されたことは意義深いことです。交通や経済学の専門家が、市が提供した公平な資料に基づき、十分な時間をかけて議論検討した結果、大小路ルートの軌道新線で、上下分離をすれば採算もとれるとの見解を出したのなら、それを最大限尊重すべきと考えます。交通政策基本法の成立・施行により、公共交通事業の上下分離は、地域交通を維持し活性化するための有効な手段として国も強力に推進しようとしているもので、今回の学識者による検証結果を実行に移さないならば、公共交通とまちづくりが一運托生という観点から、地域そのものの発展を阻害する結果となると考えます。</p> <p>大小路通りのシャトルバスは現在、南海バスとしては高いサービスレベルで運行されています。これでも、さらに改善の必要があるとして、都心交通検討会議を設け長期間にわたり、議論されたわけですが、バスは「BRT(バス高速交通)」と名を変えても抜本的なハード、ソフトの改善が行われぬ限りあくまでも「バス」に過ぎません。このバスをさらに市民・利用者そして沿線にインパクトを与える高度化を実現するとしたら、バス専用レーン(軌道より多くのスペースを占有する)を設け高速化を図る、ラッシュ時でも必ず座れる快適さ、悪評高い高額運賃の大幅値下げでもしない限り利用者の納得はないと思われず。また、阪堺線との相互直通化という課題も残ります。大阪市内から南、堺周辺でのバスに対するイメージは、定時に問題があることは想定内としても、大阪市バスの乗り継ぎ割引、都市新バスとか赤バスなど設備やシステムに多額の費用をかけてきましたが、肝心の便数が少なく非常に不便であり、南海バスも高額運賃や減便といったネガティブな印象が強いのが現実です。大阪市バスの路線縮小、赤バスの廃止は周知のとおりです。また、一般的な話として乗り換えのできない運賃制度、バス停設備の貧弱さ、遅い始発、早い終発など鉄軌道に比べ信頼が薄く、要するに頼りにされていません。目的地を探すにしても鉄道駅まで歩いていけるとところと駅からバスで何分では明らかに評価が違います。東西交通のモードとしてバスになるならば、公共交通利用の促進、沿線活性化、堺市のアイデンティティ形成(シンボル性、ランドマーク)の観点からもインパクトに乏しく、沿線も現状以上にはならないどころか右肩下がりの結果となるでしょう。残念ながら、現状では堺市の都心部といわれるエリアの衰退ぶりは目を覆うものがあります。南海線と高野線、あるいは将来その先阪和線や地下鉄、近鉄線といった南北方向の幹線を横につなぐ役割を持つ東西交通は、沿線市民だけではなく、市外からの利用者がむしろ多く見込まれます。泉大津から堺東や、北野田から堺駅そして羽衣方面などこれまで多分、天下茶屋駅回りで移動していた利用者が、この東西交通を利用することができれば、乗り換えの際のショッピングや飲食、移動中に発見したスポットへの来訪など堺への経済効果も思いのほか大きいのではないのでしょうか。百舌鳥古墳群が世界遺産に認定されれば、来訪者を堺市都心部に回遊させる装置にもなります。また、工事中も含め、沿線まちづくりによる雇用増大の効果も見逃せないと思います。堺市のご尽力により阪堺線に堺トラムが運行開始しました。新しいデザインと段差のない出入口で沿線の注目度は大きく、子どもから高齢者まで阪堺線利用の大きな動機付けになっています。この堺トラムで堺東駅や堺駅に行けたらどれだけよいのだろうというのが、多くの利用者、特に足腰の弱った高齢者やベビーカーを使う子育て中の人たちの声です。たった2本の電車が与えているインパクトは極めて大きいと感じております。是非、採算性が優位で、まちづくりへの寄与が大きい大小路ルートに阪堺線の堺トラムが乗り入れることを切望いたします。</p>
54	<p>堺市東西にLRT交通網が必要だと思います。堺市の玄関口「堺東」の衰退ぶりは激しく政令指定都市の表玄関として恥ずかしいです。しかし箱物を建設する予算がないのなら堺駅～堺東駅～堺市駅を結ぶお洒落で恰好の良いLRTを走らせ、その交通インフラによって民間の投資を堺市中心街に呼び込む方法がベストだと思います。堺市住民は交通インフラだけの負担で民間・外部から大きなお金を呼び込み、竹山市長の堺らしさとイメージを示すことによって堺市街地は大きく変わると思います。</p>
55	<p>東西や市内中心部の環状の交通としてLRTを是非導入していただきたい。階段、改札など既存の電車は億劫。またマイカーでは駐車場を探すことや駐車料金を気にすることが億劫。気軽に外出や移動をしたい。</p> <p>車体の側面や専用駅に広告枠を設けたり、「世界の車窓から」などに取り上げさせ堺の歴史や伝統産業とのタイアップで話題性と訴求力を高め、媒体価値も上げる。維持管理費として広告収入を見込める。</p>
56	<p>大小路ルートについて賛成します。</p> <p>J-GREEN堺をよく利用しています。全国を代表するサッカー施設はサッカーのみならず、スポーツ文化の発展に寄与するものと確信します。さらに交通の便がよくなれば、さらにすばらしいものとなると思います。</p>
57	<p>LRTの成功例は地方でも海外でも聞きます。LRTの導入で堺の活性化を図るのが良いと思います。</p>
58	<p>LRTをお願いします。</p>
59	<p>LRTを希望します。</p>
60	<p>LRTをお願いします。</p>
61	<p>堺市内を東西に結ぶ交通網としてLRTを導入することに賛成です。</p> <p>堺市は郊外に土地も多いため、LRTを利用したパークアンドライドを推し進めるのには適していると感じます。</p> <p>また、都心部へのアクセスを良くしなければ、堺はこのまま大阪市のベッドタウンで終わってしまうと思います。堺市は阪南地域の中心都市として、大阪市に並ぶ大都市になれる可能性を秘めていると思います。そのためにもLRTは有効であると思います。</p> <p>バスは環境への害が大きい点と、運行時間が不安定になりやすい点、堺市外の人々が利用しづらいなどの理由で有効ではないと思います。</p>
62	<p>結論＝東西の軌道交通は不要。【理由】①赤字経営が必須となる事業のため。②政治家の自己満足＝インフラを新しく整備したという自己満足(マスターベーション)が予見できる。【代替案】バス(小型、中型)の運行体系、規模を工夫すればいいと思う。また、MKタクシーに運営をコンサルティングしてもらえばいいと思う。</p>
63	<p>LRTをお願いします。</p>

64	<p>堺市の都市交通について、LRT方式、大小路経由で堺～堺東（～大仙公園・JR百舌鳥駅）を整備すべきであると考えます。3年前、就職のため東京より堺に越してきましたが、堺の第一印象は「がっかり」でした。子供の頃から教科書や時代劇などでなじみのあった堺という町に期待していましたが、想像以上に駅前になにもなく、観光するところの見当もつかず、正直期待はずれでした。しかし、実際に住んでみて少しずつ堺の町を散策しているうちに、堺の魅力が十分に感じることができ、堺は観光資源がないのではなく、観光資源を外にアピールできていないだけだと感じました。関東の人間から見ると、関西の観光資源はかなり恵まれていると思います。知名度こそ東京に負けている感がありますが、SNS等で関西について世界中に伝わっていくと、日本の観光といたら関西になると思っています。その中でも堺は関西の玄関口関空から電車で30分と他の関西の観光地よりも近く、深夜便で来る観光客や早朝便で帰る観光客にとっての利便性も非常に高く、京都や奈良をメインに訪れる客が旅程調整のために立ち寄りやすい好立地にあります。しかし、関空から堺に来たときの玄関である南海堺駅からの堺の各観光地へのアクセスは十分とはいえないと感じます。旅行好きで国内47全都道府県をはじめ、ヨーロッパやアジアなど海外の観光地にもたくさん行きましたが、外国でバスに乗るとするのは結構勇気がいります。地図をみてもバス停は書いてあってもルートが書いてなく、どこへ連れていかれるかわからないですし、乗り場もよくわからないという事が結構あります。その反面ヨーロッパにあるトラムの場合、大抵のガイドブックには路線図が載っていますし、路線図がなかったとしても地図には線路が書いてあるのでどこへ向かうかは一目瞭然です。また乗り場を探すときも、目に見えるレールがあるためすぐにトラムがどこを走っているかわかります。そのため観光客目線で考えるとバスは論外、BRTも有効とは言えないと思います。</p> <p>ルートは堺駅、堺東駅を最短で結び、交通量もあまり多くない大小路が最適と考えます。可能であれば大仙公園を経由しJR百舌鳥駅まで延伸できれば観光利用の価値が向上します。大小路交差点のみを地下化し右図のように阪堺線との乗り換え・乗り入れの利便性を高めることで阪堺線とともに利用者の拡大が見込めると考えます。関空とつながる南海堺駅を基点に堺旧市街の中心を通る阪堺線、高野山観光へと通じる堺東駅を経て仁徳天皇陵、堺博物館のある大仙公園（展望台があればなおよし）へとトラムを走らせることができれば、堺は関西有数の国際観光都市になることができると思います。市民の利便性というだけの目線では現在の堺シャトルで十分かもしれませんが、人口減のこれからの時代、堺が世界の観光地として外資を集めるためには公共交通機関の充実が必須です。市民の利便性ばかりを説いていたのでは、十分な理解は得られないかもしれませんが、観光立市の必要性を訴えることができれば世論も変わっていくのではないのでしょうか。</p>	
65	<p>都心が賑わいをとり戻すには、南海電車軌道圏のみの集客では拡がりません。有識者を含む委員会「都心交通検討会」が、相変わらず堺東＝堺の大小路にこだわり続ける事に失望いたします。更に再びLRT推進の意見が浮上する等信じられません。現竹山修身市長誕生は、LRT反対に賛同する支持者で実現したと言っても過言ではありません。前市長（木原）政権時に組織されたこの会の委員たちが存続している事にも、疑問を感じます。今後、LRTありきの論争から脱して「バス」や「BRT」の検討に移行し、「都心交通検討会」から「堺市交通検討会」とし、広い視野の活動を求めます。堺生まれの堺育ちの現市長が、堺市民の祈願である東西線設立に着手していただきたいと願うものです。東西線には堺市の気運がかかっています。</p>	
66	<p>東西をLRTでつなぐ。それが世界文化遺産登録につながる最も重要なファクターだと考えます。それを実現できるのは、まだまだお元気な現市長しかいません。どうか実現に向けて舵取りをお願いいたします！</p>	
67	<p>堺市内での南海本線と高野線の乗り換えを効率的に実現する為、LRTの建設計画に賛成します。</p>	
68	<p>南海本線の湊駅近くに住んでいますが、以前より堺東の方へ行くのが不便でした。東西の交通の便を良くして欲しいです。特に高齢者が困ってます。堺の発展の為、高齢者にやさしい町作りで、東西にLRTを通して堺区のシンボルにして欲しいです。</p>	
69	<p>堺に住んで45年以上になりますが、東西へのアクセスが通常では考えにくいほど不便で大変でした。是非東西に移動できる魅力有る交通手段が出来ればうれしく、堺市がグローバルな都市となるために必要だと考えます。都市機能が点から線への脱却も出来ていない現状において、東西交通を実現することで、線を飛び越えて面での都市設計が可能になると思います。</p>	
70	<p>都心にLRTは、是非必要です。大小路を基本に、臨海部までと阪堺線との連結が不可欠です。意見募集の仕方が、大変不親切です。市民に分かり易い意見募集をお願いします。</p>	
71	<p>一昨年定年を迎え、今は老後の生活へ向け簡単な仕事ではありますが、堺市の中心部へ出掛けることと、また現役で働いていた頃は出来なかった孫との時間を楽しんでいる者です。住まいは堺市の北区でも大泉緑地より東に位置し、どこへ行くにも車が必要です。昔からの生活スタイルの為、もう慣れ親しんだものですが、今回このような発言の場がありましたので意見を申し上げます。歳も重ね、車の運転も危ないと子供から忠告を受け、時間はあるものの外出が出来ない環境に歯がゆさを感じております。公共交通機関といえば、バスですが本数も少なく困ったものです。夢の話ではありますが、以前LRTなるものの存在をお聞きしました。実現可能か分かりませんが、せめて大泉緑地まで沿線が伸びてくれれば、こんな嬉しいことはございません。</p>	
72	<p>堺の中心市街地にLRTが必要だと考えます。LRTが実現することで</p> <p>①暮らし 高齢者・障害者も生き生きと暮らしやすい街になります。地域拠点や主要駅へのアクセスの向上が必要不可欠であり、高齢者、障害者、妊産婦さん、子育て中のお母さんにも暮らしやすい街に生まれ変わると考えます。地域拠点へのアクセス向上：堺市役所、堺市民会館がある中心市街地への所要時間が短縮されるため、より多くの住民が利用しやすい街になります。主要駅へのアクセス向上：南海線、JRへの所要時間の短縮により多くの利用者が基幹交通軸にアクセスしやすい環境が整います。利用者の多い「Jグリーン堺などの堺浜」へのアクセス改善が急がれます。阪堺線との相互直通の実現：東西軸と廃線の危機を脱していない阪堺線との相互直通運転により、堺東駅、堺駅、阿倍野、浜寺公園間の移動が乗り換え不要となり、阪堺線が活性化し、交通利便性が飛躍的に向上します。道路交通事故の減少：クルマの利用者が公共交通を利用することが期待されるため、交通事故の減少が見込め、高齢者も小さなお子さんも安心して街へ出かけることができます。子育てエリアの設置：主要駅である「堺駅」「堺東駅」間に、緑豊かな子育てエリアの設定をめざします。子どもだけでなく、高齢者などの全てのひとにやさしい街の未来像です。高齢者・障害者の外出機会の増大：高齢者や障害者など交通弱者と呼ばれる方々の外出機会が増加することで、だれもが生き生きと暮らす街が実現します。高齢者の外出機会増大には医療費削減も期待されます。</p> <p>②環境 環境にやさしい街になります。緑豊かな景観・水辺の整備を進めるとともに、地球温暖化への負担軽減が期待できるLRTなどの公共交通を整備し、環境モデル都市（クールシティ堺）にふさわしい街をめざします。緑豊かな芝生路面：景観保護と騒音防止のための緑化された緑豊かな芝生軌道が、街の景観を向上させ、人々の心を和ませます。CO2の減少：アクセス性や利便性の向上に伴い、自動車利用者が公共交通を利用することが期待され、地球温暖化への負担軽減に寄与できます。クルマによる環境負担の削減：クルマによるNOX（窒素酸化物）、SOX（硫黄酸化物）、SPM（浮遊粒子状物質）が削減されます。輸送量あたりの二酸化炭素の排出量：鉄道にすることにより、自家用自動車の二酸化炭素排出量が1/8に軽減され、バスとの対比に対しては、1/2に軽減されます。</p> <p>③賑わい 街がにぎわい、人が集う街になります。観光拠点を結ぶLRT自体がランドマークとなり、国内外の観光客誘致につながります。交通の利便性の高い街は、地域も活性化し、街全体が賑わいます。地域ブランド力の向上：路線の存在がランドマーク効果を発揮し、堺へ訪れるきっかけとなり、地域のブランド力の向上につながります。インバウンドの拡大：アクセス性が向上することで、今まで堺を通過し、立ち寄ることが無かった旅行者が気軽に訪れる環境が整います。人口集約化と地価の回復：業務・商業地域への交通利便性が高まるため、居住地として魅力が高まり、人口の増加と地価の回復が期待できます。観光拠点の活性化：交通の利便性が向上することで、新旧の観光拠点、緑地と水辺がつながり、街の魅力が高まります。商店街の活性化：中心市街地の再生による「山之口商店街」「堺東商店街」等の利便性と魅力を高めます。公共交通での来訪者は滞在時間、消費金額ともクルマでの来訪者を大きく上回ります。もちろん、LRT等公共交通利用者は、お酒も安心して飲めますし、駐車の手配も要りません。企業立地の促進：交通環境の改善により、さらなる企業誘致の可能性や立地規模の増大が期待できます。地価公示：2008年頃から下がり続けている中心市街地の地価下落に歯止めをかける事にも有効な手段です。</p>	
73	<p>LRTを絶対お願いします。</p>	
74	<p>住所は高石市ですが電車があれば大変便利だと思います。（LRT）</p>	
75	<p>堺浜まで電車で行きたい。天王寺、堺駅、堺東駅のアクセスが便利でいいと思う。</p>	
76	<p>LRTがあれば我孫子の職場まで行くのが便利。</p>	

77	LRTを通すことにより生活及び高齢者にとって便利だと思う。
78	高齢者にはLRTが必要です。
79	LRTがあれば便利です。
80	LRTがあれば天王寺まで行きやすくよい。
81	LRTがいる。
82	堺をもっと元気な街に。それにはLRTを。
83	おしゃれな堺に願っています。
84	堺の町が活性化したいと思います。
85	堺の街を発展させて市民の住みよい所にしてほしい！
86	東西をLRTでターミナルを連結する事により、中心市街地が活性化する。政令市の中心はこれではあまりにもお粗末。LRTで活性化をめざすべき。
87	確かに東西の交通の便が悪く、不便を感じます。しかし、この計画が施行されたとしても、実現するのは何十年と先になるのではないかと想像します。それならば、現在の道路を有効に活用したバスの運行の充実を求める気持ちが強いです。
88	東西の移動は、やはり不便だと思います。バスの数を増やせればと思います。タクシーさんと話し合っって東西の移動の人は割引きするとか、いかがでしょうか。
89	数年前、LRTが中止になるということがあり、残念に思っていました。東と西を結ぶ交通は、堺の発展には必要な事と思います。弱者にやさしく、堺の文化にふさわしく、コストパフォーマンスにすぐれた東と西を結ぶ交通は、市民の願いです。堺以外の場所から、堺に来たいと思われるような町づくりに必要な交通を希望します。
90	説明会を開いて下さい。
91	永年思うに堺駅～難波、堺東駅～難波へは、又、中百舌鳥駅～地下鉄で天王寺～梅田へと、交通の便は南北へは大変利用しやすくなっていて、我々も気軽に大阪市内へと出かけますが、堺駅～堺東駅へのLRVの整備を手始めに堺東駅～新金岡駅へと路線を造ってほしい。
92	堺東、堺駅前の発展に非常に良い。
93	以前から堺東駅と堺駅を結ぶ交通機関があればと思っておりました。是非とも実現させて頂きたいと思います。
94	環境にもやさしく人にも町にもやさしく大変素敵な事だと思います。横の動きもスムーズになると思います。運賃がどれくらいになるのか気になります。
95	堺市の活性化に役立つと思います。特に夜の大小路筋が寂しく、人や車の行き来が少ないので、しっかりLRTを走らせてもらって宣伝して欲しい。堺にも良い所が多く、知的な人々が多いので再発見できると思います。
96	堺東駅から堺駅、宿院から花田口をつなぐLRTが出来たら本当に便利になると思います。子供、高齢者の人にやさしくなる事は本当に良い事だと思います。堺東、宿院、大小路、堺駅が賑やかになると思います。
97	賑わい、活力のある町づくりの為、是非とも実現してほしいです。
98	前回市民会館にて説明を聞き、堺の活力UPにつながると思いました。実現に向けて期待します。
99	堺発展のために期待しています。
100	堺～堺東以外にも、堺は道がわかりにくく、交通の便が悪いので、このエリア以外でも交通網を増やしてほしいです。
101	堺の未来都市期待しています。人と環境、歴史と文化を大切に次世代に住みよい町堺へ。
102	高齢者にやさしい乗り物で利用しやすいみたいで良いと思います。また、Jグリーン堺で高校、中学校等のサッカーの大会等が行われており、現在の交通はとても不便です。早期開通をお願いします。
103	業務で堺西地区へ行く事が多く、LRTがあれば利便良く利用できると思うので、是非願います。(サッカー場へ行くことも多い為)
104	LRTが堺の中心街を十字に通ると、堺が今以上に豊かになると思います。堺東、宿院、大小路、堺駅が今以上に賑やかになると思います。又、子供、老人にやさしい町になると思います。
105	東西を結ぶ交通の便が必要と思われる。
106	東西の交通手段として有効に計画して実現してほしい。老人、障害者等を含めて低床交通としてLRTは重要性を帯びていると思います。
107	東西へのアクセスは堺発展の為には必要と感じる。富山県を見習う。渋滞緩和につながり、時間どおりに行動出来る。
108	交通弱者といわれる高齢者や幼児が安全で安心して移動できると云うのが公共交通の使用であると思います。都心交通で大事な事は、時間通りに移動できる事と、少人数の自動車を都心になるべく入れずに公共交通を使用してもらうことです。堺市は南北の鉄軌道は発達して、天王寺、難波へは行き易いが、堺が発達しない大きな要因でもあります。以上3つの事を総合的に考えると、東西の鉄軌道を整備し、"人、物、金、"が堺東→堺駅間で街づくりをしなければならないと考えます。地図に掲載されるLRVが堺市にとって最も必要であると思います。
109	説明会をしてください。それから意見させてもらいます。
110	もっと住民と対話して頂かないと分かりません。説明会を開いてほしいです。
111	交通の便が良くなれば、集客が良くなり、地域の発展につながります。
112	交通を発展させてほしい。
113	堺駅から堺東駅までチン電を通してほしいです。駐車場を多くして料金を安くしてほしいです。
114	堺駅から堺東駅へ阪堺電車を通して、堺の発展につながりたいと希望します。
115	これから高齢社会になると車の運転も出来なくなるので、私達高齢者にとっては必要になります。賛成です。しかしながら、説明がないので分かりません。市民との対話をもう少ししていただきたいです。
116	LRTは絶対に必要です。

117	LRTを絶対通して下さい。
118	堺にLRTがあったら便利です。
119	LRTを早くつくってください。
120	LRTは絶対必要だと思います。LRT必要！
121	LRTを通すことは、これからの堺市の発展へつながることだと思います。堺市にLRTは必要だと思います。
122	LRTは必要です！
123	堺にLRTを是非！
124	LRTがあれば便利です。
125	LRTがあれば、堺東から堺駅まで時間が読みやすい。
126	LRTを絶対通して下さい。
127	大小路ルートにて賛成。
128	大小路ルートにて賛成。J-GREEN堺を利用する際の今後の交通機関になることを期待しています。
129	サッカーを多くの方に理解していただき、支援していただくためにもLRTは必要だと思っていますが、費用等のことを考えると少し難しいかなと感じています。
130	まずは、南海本線～堺浜間での再検討をお願いします。以前より東西の軌道を待ち望む声があり、Jグリーン堺の開場とともに試験走行も済ませていたLRTも開通するものと期待をしておりましたが、廃止になり残念な思いをいたしました。時代が違い、諸般の事情も異なり比較になりませんが、阪堺線が水族館前まで営業していた頃の賑わいを取り戻して欲しいものです。
131	LRTが開発されることで堺の中での移動がしやすくなる。
132	サッカーの町、「堺」としてJ-GREEN堺をその中心にしていくことを考えたときに、LRTが果たす役割はとても大きい。その中で、JR・南海本線・南海高野線、地下鉄御堂筋線、さらには近鉄南大阪線とアクセスが良くなることでその利便性が高まり、集客力につながっていくことになる。そうして、外から堺市へ来る人の数を増やしていくためにもLRTは必要だと感じます。
133	高齢者や子どもたちのため、またよりよい街にするためにLRTが必要だと思います。
134	輸送の効率アップ・東西の交通の便の確保等を考え、LRTが必要であると思います。
135	J-GREEN堺の利用にあたって、堺市の東西を結ぶ適当な交通機関がありませんので、LRT等を導入して頂きたいです。
136	今までなかった堺市内の東西の交通の利便性のために、LRTが必要だと思います。また、将来的には、小さな子どもから大人までが、J-GREEN堺の立派な施設を十分に利用できるためにも必要だと思います。
137	堺市立中学校でサッカー部の顧問をしております。J-GREEN堺ができたことで、生徒がいい環境で活動できること、また、いろいろなカテゴリーのレベルの高い試合を身近で見たりすることができることを大変喜んでおりますが、公共交通機関を利用する中学生にとっては、堺東、堺両駅から南海バスということで、日によっては1回で乗り切れないこともあり、不便さも感じております。LRTが導入され、少しでも改善されることを強く望みます。
138	南海高野線と本線の接続がなく不便を感じています。将来J-GREEN堺までの延伸を切に希望します。理由は、堺市民があの素晴らしい環境でサッカーをする経験を増やしたいからです。日本一のサッカートレーニング施設があるのが堺市民としての誇りの一つです。LRTができると活性化すると思います。
139	本線または高野線への乗換えや将来のJ-GREEN堺への延伸のためLRTが必要だと思います。
140	本線や高野線への乗換えや将来のJ-GREEN堺への延伸のためLRTが必要だと思います。
141	将来のJ-GREEN堺への延伸のためLRTが必要だと思います。
142	大小路ルートに賛成です。以後、多方面からJグリーン堺へのアクセスが活発化すれば、堺市全体に経済効果をもたらされると思います。ぜひ事業が前進していくことを期待しています。
143	東西の移動やJ-GREENへの主要交通手段としてLRTがあれば非常に便利だと思います。
144	高野線と本線の接続が堺市内でなく、とても不便だと以前から感じていた。バスは時間が多少ずれることが多く、電車との接続において、不安がある。よって、LRTが必要だと思います。
145	本線または高野線への乗換の使いやすさのため、またサッカーをしている人にとっての将来のJ-GREEN堺への延伸のため、LRTは必要だと考えます。
146	都市機能向上のため、LRTが必要だと思います。
147	現在の状況では、乗換えが必須で、いざJ-GREEN堺へ行くというときに、やはり行きにくさを感じます。LRTがあれば、車がない人や子どもたちにとって、とても行きやすい環境になると思いますので、LRTが必要だと思います。
148	堺は、東西の交通の便がとても悪く、車のない家庭はなかなか動きづらいと思うので、LRTが導入されれば行動範囲が広がるためLRTは必要だと思います。
149	堺市民の交通の利便を考えると、LRTは必要かと思っています。堺市は広域になりますので、交通機関を増やすのは将来的にも必要かと思っています。
150	堺市を生活区域にしている人にとっては、東西の動きが便利になることは良いことだと思います。車を使わずに公共交通機関で移動できることで交通渋滞も減り、各駅にも人が増え、街の活性化につながる。
151	高齢化社会に向け堺市が検討しているLRTは必要だと思います。
152	LRT導入により堺市内での移動が楽になり、行き来が増す事により経済も活性化されると思います。LRT導入について賛成します。
153	町の発展には鉄道網が必要と思うのでLRTの早期実現をお願いします。
154	大小路ルートにて賛成。
155	大小路ルートにて賛成。J-GREEN堺へLRT導入があればここ(五箇荘地区)から簡単で安心安全に行くことができると考えます。
156	アクセスが良くなりJ-GREEN堺への延伸が実現すると大変便利なのでLRTが必要だと思います。

157	子どもたちが安心して活動していくために、LRTが必要だと思います。バスの本数は時間帯で極端に減少し、利用出来ず自転車での移動も危険が伴います。又、都心への利便性も兼ね備えているため、今後堺市への町の活性化にもつながっていくであろうと期待しております。
158	東西のアクセスが不便なのでLRTが必要だと思います。
159	本線または高野線への乗り換えの為LRTが必要だと思います。
160	便利になるのであれば是非そうして下さい。必要だと思います。
161	大小路ルートに賛成です。理由は、堺市内の東西のアクセスがバスしかないため時間や路線が限られてしまって不便であるから。東西方向の鉄軌道整備が進むと人の流れも変わり、観光の活性化にも繋がると思われるため。
162	J-GREENへのアクセスが遠回り。バスの本数が少ないなどの不便さがあります。サッカーをする子どもたちが増えているのでせつかくのJ-GREENをもっと活用できるようにLRTが必要だと思います。
163	サッカーをする子どもたちのため、LRTが必要だと思います。
164	サッカーをする子どもたちに必要だと思います。
165	将来のJ-GREEN堺への延伸のためにLRTは必要だと思います。
166	本線への乗換え、都市機能向上、J-GREEN堺への延伸などこれからの堺の活性化のため、LRTが必要だと思います。
167	人々が暮らしやすくなり経済が活性化するので、LRTは是非必要だと思います。
168	子どもたちが気軽にJ-GREEN堺に行けるようにLRTが必要だと思います。
169	賛成。新しいことを取り入れるのは良いことだと思うからです。
170	小学4年生からJ-GREEN堺まで週1回通いました。地下鉄、南海電車・南海バスで一人で行かせました。一つの乗り物で行ければどれだけ楽に行けた事かと思いました。早く便利になってほしいです。
171	堺市は東西のアクセスが非常に不便である。バス以外にも交通手段があれば、通勤・通学も便利になる。堺浜をもっと開発し、将来アクセスを良くすれば堺に人が集まる。
172	竹山市長のもとで市内中心部の東西交通を改めて検討されたことは意義があることである。これまでも同じような検討がされてきたが、大小路通りの鉄軌道が答えであったと思う。今回も大小路通りのLRTが再度最有力候補にあがっていることを重く考えていただきたい。 現在大阪市住吉区に住んでいるが、以前は大小路に住んでいた。そのこともあって、堺中心部によく出かけるが、行先が南海堺駅方向か、市役所方向かで大阪市内か堺市内どちらかで東西の移動をしなければならない。また両方に用務があることもある。かつては13号線にバスがあり選択の幅があったがとつくの昔に廃止されてしまった(バスはいつの間にか廃止になる例。)車を使わないなら、この東西の移動は歩くか、バスを使うかであるが、歩くのはしんどいし、バスは大阪市内では使い物ならず堺でも運賃が高くていつも考える。大小路通りはシンボルロードということで歩行環境がよくなり、フェニックスや大和高田線より人通りが多い。ただ街のにぎわいとしては正直もう一つである。朝夕は通勤者が足早に通る姿が目立つ。シャトルバスは独特のデザインで、他の路線に比べれば便数も多く便利ではあるが、ラッシュ時は満員で座れない。バスは電車と違って立って乗るのは不快で危険である。また、運賃と乗る距離、スピードが釣り合わず気分的にも快適ではない。東西方向にしっかりと交通軸を設けるなら、フェニックスや大和高田線に走らせて大小路と競合(その場合は大小路のバスは大減便?廃止?)させるより、集約的に大小路に走らせるのが合理的である。地下鉄は100年かかっても絶対に大赤字のままだろうし、カネがかかる割に中途半端で、しかも街の景観を台無しにする高架モノレール・新交通も時代錯誤と思う。検討対象としなかったのは大正解である。 この程度の区間で全区間が都心と位置付けられる所なら、明るく開放的で気軽に利用できる堺トラムのような電車が一番である。堺トラムなら阪堺線と直通運転できるし阪堺線の乗客増にもつながるだろう。他所を見ても、特に電車同士がクロスする交差点は、交通結節点であり街のにぎやかである。 検討会議の専門家の先生も、阪堺線を大小路に延長するのが最も街の活性化に役立ち、しかもやり方によっては採算性についても有望とお考えになられたようである。 高野線と本線が堺の本来の中心を避けて敷設され、阪堺線は中心部を貫通したものの、すべての鉄軌道が南北に走っている。太いパイプが市中心部を外れており大阪へ直達しているというのが、堺中心部の衰退の一因と思う。堺と堺東間、市中心部を挟みこんだ大小路を通る、バスよりもしっかりとした鉄軌道による連絡交通の開設が、市中心部活性化の起爆剤になることは間違いない。 大小路通り、堺駅前、堺東駅前への阪堺線の乗り入れの早急な具体化および実現を熱望するものであります。
173	堺東駅から堺駅まで現在バスしかなくなかなか堺駅まで足を運ぶことがないので、LRTなどができれば堺駅周辺の活性化にも繋がると思います。早期実現を願います。
174	LRTやBRTが早期に導入されると堺の中心部が活性化され、二つの南海の乗り入れがしやすくなって閑空などの利用もしやすくなり、外国人の観光も増えるかもしれないと思います。街に優しい交通手段を使って、街が活性化される日が一日でも早いことを願っております。
175	街の活性化を図る為にも早期にLRTやBRTの導入を求めています。堺には多くの歴史的なものがあるので、交通の便が良くなってお店も増えていくと、消費もあがっていいと思いました。早く導入してほしいです。
176	沢山の人がJ-GREENに行きやすくするためにLRTが必要だと思います。
177	堺駅～堺東駅の電車がいないため不便。
178	J-GREEN堺からの電車が通るようになれば、交通の便がよくなるためLRTが必要だと思います。電車が通るようになれば、もっとたくさんのチームがJ-GREENで試合できるようにするためLRTが必要だと思います。
179	大小路ルートにて賛成。都市機能向上のためLRTが必要だと思います。
180	将来のJ-GREEN堺への延伸のためLRTが必要だと思います。
181	大小路ルートにて賛成(堺駅～堺東駅最短ルート)。 ・堺市の東西の交通網を充実させることで、都市機能を向上させる。 ・南海本線、高野線の乗り継ぎを便利にする。
182	大変興味深い交通インフラだと思います。道路の完全緑化、車の進入禁止(ある一定時間はOKの方がいいと思いますが)など、他に類のない事をやって欲しいと思います。中途半端に妥協されると、どこでもあるものになり、観光資源としても、価値がなくなります。 また、南海との乗り換えなど、ホームが向かい合わせぐらい簡単なものにして下さい。(阿倍野の阪堺線の二の舞になるぐらいなら、やらない方がましなので)堺東から海に向かって緑のベルトが伸びていくすてきな堺になるよう願っております。
183	LRTを導入していただきたいです。 現在高齢化社会が進んでおり、高齢化社会に適応したまちづくりが必要です。バリアフリー仕様で、誰でも気軽に遠くにいけて、公共交通を通じて豊かで自由なまちづくりが進んでいけば、人の流れが変わり、街の雰囲気も変わっていきます。ランドマークとしての外来の人を呼び込むツールとして、バスよりもわかりやすくお年寄りや海外の方にも最適です。 今まで、バスや車しか交通手段の無かった東西間の接続により、多くの選択肢ができ、渋滞などの恐れのない移動が可能になります。観光では、大道筋の名所や天王寺、阿倍野付近にも行きやすくなります。又、将来的に堺浜や堺市駅に繋げることによって、若い人たちの利用者数も増大されると思われれます。

184	東西交通が実現できることに大変期待しています。堺の特色が(阪堺電車も評判良く)よりアピールされ、何より公害が無く時間に正確な交通機関となり、生活者にとってとても利便性のあるものと思っています。
185	堺区に住んで23年になります。これ程、由緒ある土地で、千利休に始まり、刃物、自転車、又、有名なお店(かん袋、ちくま、ゲコ亭など)が建ち並ぶ土地はないと思います。その上、のどかなチンチン電車が走り、観光客も歩いているのに、どうして東西に交通機関がないのか不思議でした。関西国際空港もあるのに、今一つ発展できない堺の原因の一つではないかと思ひます。是非、東西を結ぶLRTを造って頂けたらと思ひます。教授の皆さんの意見にあったように、費用はかかっても話題性で観光客によって補えたらと思ひます。
186	大小路の東西鉄軌道設置に反対です。これで大小路が一方通行になったりすると地元には極めて不便になります。一方で、そもそも2キロ足らずの道に線路を作っても、とても人が集まるわけがありません。シャトルバスで十分です。
187	東西の交通が不便なので、バスより利用しやすい電車のような交通機関があれば、観光に来た方の移動が便利だと思う。
188	高齢になり、自転車が不便になってくるので阪堺線で堺東駅、堺駅へ乗り継げると大変便利になると思ひ必ず実現を希望します。
189	石津からLRTで堺東駅、堺駅、天王寺とつながると、この辺りにJRがないので、非常に便利になる地域となるので是非つなげてほしい。
190	都心交通整備の目的が、単純に既存の流動を捌くという観点のみで考えれば、最も安価な「バスの高度化」で十分、とも言える。しかしながら、自動車に依存した街づくりからの決別、堺都心の街の魅力向上と求心力強化なども同時に推進していくことを鑑みれば、交通手段としてはもとより、まちづくりのツール、シンボルとなるメリットを有し、既存の阪堺線を活用し直通運転もできるLRTの選択がやはり理想的である。ルートとしては、中環ルートは金岡、美原方面への延伸まで考えると一理あるものの、建設費や収支面を考慮すればLRTを大小路ルートに導入、それ以外の方面にはBRTや高度化バスを組み合わせるのが現実的であろう。LRTの導入にはいずれのパターンでも多額の投資が必要であり、また現在の街づくりの考え方を大きく変化させるものであるから、市民合意形成を慎重に進めなければならない。ただ、仮に東西にLRTの線路を引いたとしてもそれで終わりではなく、堺の街の活性化のためツールとして行政も市民も協働で有効的に継続活用し、将来にわたって投資効果をあげていくことが重要。堺の交通問題に関して過去から重ねられてきた議論もいよいよ機が熟した感があり、覚悟を決めて実行に移す時期に来ていると考える。
191	堺都心のまちづくり・都心の活性化の一つの手段として、都心東西交通の整備推進を！ ①都心東西交通ありきではなく、都心まちづくり・都心の活性化という目的を達するための一手段として、都心東西交通の整備が効果的かと思われます。 ②これまで繰り返し議論し尽くされている問題ですが、堺市は東西方向よりも南北方向に交通網が発達しており、大阪市の中心都市へ人が流れてしまっています。だからこそ堺市内の東西方向の移動手段の整備・充実が必要であると感じます。 ③もちろん、都心部ばかりでなく、泉北ニュータウンの活性化や臨海部の活性化も堺市の発展として必要であるので、バランスよい取組が必要でしょう。 ④ただ、現在百舌鳥古墳群の世界遺産登録をめざしていることもあり、都心部まちづくりへの投資は必要ですし、その効果についても、世界遺産登録決定による都心部のさらなる活性化への追い風も期待できます。 ⑤東西交通の整備については、軌道による整備を期待します。軌道であれば、既存のインフラであるチン電を最大限に有効活用できます。バスも一つの手段ではありますが、バス停はあまり地図に記載されることがありません。市外からの観光客に対するアピールに欠けるのでは！？と思ひます。また、低床車による運行は、多くの堺市民の交通権の確保・充実にもつながります。是非とも、都心東西交通の整備推進を！
192	堺市にとって、都市機能向上・観光、スポーツ向上のためLRTが是非必要だと思ひます。 ①南海本線側からでは、堺駅から堺東駅までのアクセスの利便性が向上すること。 ②観光面からも、関西空港側(南海本線)から、堺東(堺市の中心)へと直ぐにつながることは、観光客を多く取り込める交通手段となると思われます。 ③スポーツ向上面でも、将来的にJグリーンにLRTをつなげていくことは、多くの年齢層のサッカー選手達たちの移動手段としても有効で、堺が全国にJグリーンの良さをさらに知らしめることにもなり、今以上に多くのJグリーン利用者が、LRTに頼っていき、サッカーや他のスポーツの利用向上につながることに思われます。 ④堺が、観光面・スポーツ面に関し、LRT導入で今後ははるかに飛躍すると思ひます。
193	大小路ルートに賛成。今後ますます進む少子高齢化に備え自家用車に頼らない町づくりが求められていると考えます。そのため、堺市の交通の弱点である東西ルートの整備を進めるためにLRTの建設が必要だと思ひます。
194	何処と何処をアクセスするのか明確にした上で…？何処まで路線を伸ばすのかという展望が見えないのでは活性化しない様に思ひます。堺には東西に延びる路線がないのでバスに頼るしか方法がありません。せめて将来は北花田方面までアクセスできたらいいかと思ひます。
195	現在の状況では堺市の交通状態の移動として、南北の移動は電車がありますが、東西の移動はバスかタクシーを利用する他はなく、たいへん不便に感じています。LRTが実現すれば、たくさんの人々、特に高齢者の方々が気軽に堺市内を移動する事が出来ますし、それにより地域の活性化にもつながると思ひます。
196	浜寺公園駅～天王寺間の保存も当然の事ですが、堺市内の東西及び天王寺(大阪市内)から日、祝日を中心に、人の流れを造る意味でもLRTの導入を希望します。又、具体的な内容ですが、自転車やペットを専用運搬する車輛を計画の中に入れて欲しい。
197	堺市の交通網に於いて、南北には阪和線を始め南海線南海本線及び南海高野線、地下鉄御堂筋線、阪堺線と数多くの路線がありますが、東西と言えばバス路線のみになっています。LRT実現による利便性に伴い、開発されつつも未だ発展途上にある堺浜が、堺の観光拠点として賑わう事と思ひます。公共交通機関の発達は、遠くからの観光客を誘致する事は基より、自家用車を持たない人々にとって、何より福音です。堺市が理想の街と呼ばれる様な街づくりをめざして頂く為には、LRTの実現は必須と考えています。
198	路面電車は安全なので良いのですが、個人的には深井駅まで路線を増やしてもらえるとありがたいと思ひます。
199	路面電車が充実すると、車に乗る回数も減り、都心の渋滞も減ると思うので環境に良いと思ひます。
200	路面公共交通を大小路筋に導入する場合、以下の点を必須要件とされたい。 1 LRTは単体としての交通システムではなく、環境保護、まちづくり、車社会からの脱却、中心市街地形成、コンパクトシティ、ニュータウン政策の見直しなど、パッケージ・アプローチとしての提示とすること。いやしくも大小路筋の地価引き上げのためなどに悪用されてはならない。 2 とりわけ大小路筋、阪神高速道路堺線高架道路、堺出入口の交通施策の抜本的な改善と切り離してLRT導入を進めてはならない。 3 阪神高速道路堺線はやがて2020年に築50年を迎え、抜本的な耐震補強工事を要している。とりわけ住之江出入口以南の大和川部分の工事費用は多額を要するものと思われる。折しも大和川線が開通し、三宝ジャンクションの機能が飛躍的に高まるとき、堺線の撤去を視野に入れた自動車交通の転換をはかること。 4 上記3が実現するまでの間であっても、少なくとも堺出口については閉鎖し、堺郵便局前の大小路陸橋の撤去を実現することなしにLRT導入だけが先行することがあってはならない。大小路陸橋こそが、堺東近辺の賑わいと大小路を切り離す「壁」となっており、人を陸橋に上げて車を優先している状態とLRT理念とは根本的に相容れない。 5 大小路界隈に小規模であっても価値のある公共建築物、例えばミニ美術館やミニ博物館を設けるなどの施策、民間のミニシアターへの助成、山之口商店街への若者の出店への助成など、歩きたくなる通りに生まれ変わらせる施策なしに、LRTが走り抜ける通りとしてはならない。 6 大小路への路面公共交通導入にあたっては、市長を先頭に市役所を挙げて数年間をかけて、少人数のミーティングを積み重ね、住民からの不安、苦情、注文、意見などを吸い上げ、一つ一つに真摯にきめ細やかに応える合意形成のアプローチを行うこと。木原市長時代の轍を踏まないこと。

201	<p>中心市街地活性化の観点から 堺市の玄関口であり、顔である堺東は長年にわたり表情を変えることなく、魅力が損なわれる一方であります。この長きの時間を払拭し、これまで通り南大阪全体の情報発信地区として位置づけ続けられるためには、もはや点レベルの開発(一つの商業施設やイベント施設の整備等)では難しく、大きな起爆剤的なはつきりと市内外に変化の兆しを発信できるモノの整備が不可欠です。それにうってつけなのが、斬新な交通インフラであるLRTなのです。歴史的に見て、堺発展の重要なシンボルロードである大小路にLRTを整備することにより、LRVを導入した阪堺線との相互乗り入れにより天王寺～堺東間が一本で繋がることになり、大阪市から堺東への来訪者も増えます。またLRTは非常に高齢者や障害者、そして子育てママに大変優しい乗り物です。富山市の実例を引くまでもなく、外出機会が増え、中心市街地の賑わいづくりに寄与するだけでなく、医療費の削減にも効果があります。是非、堺東の景観を変え、変化していく期待感からヒト・モノ・カネ・コトを外より持ち込んでくる施策が不可欠ではないでしょうか？</p> <p>環境モデル都市の観点から 旧環濠地域をコンパクトシティ化するため、自動車利用を制限し、CO2削減に大きく寄与するべく、自転車とLRTを中心とする、モビリティ・イノベーションを加速度的に進めていくべきです。その点からもLRTネットワークは不可欠です。</p> <p>結論 LRTを大小路筋(大小路シンボルロード)に整備することを強く要望いたします。</p>
202	将来のJ-GREEN堺への延伸のため、LRTが必要だと思います。
203	<p>堺の文化資源は、千利休・与謝野晶子等の偉人、包丁・線香などの伝統産業、仁徳天皇陵・その他寺社等の遺産である。観光都市をめざすわが町堺を訪れる方々の利便性を高めるためには、点在するそれらを線で結ばなければならない。</p> <p>上記のものはすべて歴史・文化をベースとしたものばかりであり、そこには目玉となるような現代的な新しいものは存在しない。それに対する交通手段として、既存のバスを使うのも予算的には有効かもしれないが、見るものが「古い」ものばかりなのにそれらを結ぶ手段まで古いものでは全く面白味がない。多少設備費用がかかっても近代的で魅力的な交通手段であるLRTを採用するべきである。</p> <p>LRTを導入することによって、観光以外の目的(視察、鉄道マニア等)の来訪者も増え外部からの注目度も高まり、本来の目的である観光との相乗効果も期待できる。わが町の都心交通を考えるにあたり、それを単なる交通手段としてではなく既存のものにはない魅力的なもの、堺の貴重な「財産」となるものとしてとらえるべきである。</p> <p>LRT導入に際しての要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・降車後の活動範囲を広げるために、また自転車産業が盛んな堺のPRのためにも、ぜひ自転車も一緒に乗れるようにする。 ・路線は、一方向ではなくループ(周回)が望ましい。(全域でなくても、中心地など一部でも) ・阪堺電車、南海電車本線・高野線、地下鉄御堂筋線、JR、これらすべての交通と連携する。
204	このままでは政令指定都市としてあまりにもお粗末。堺には何も無い。堺の中心として、LRTは役に立つと思う。
205	堺は政令指定都市なのに何もなく、せめてLRTでも通して新しいものを取り入れた方が地域活性化の為に良いと思います。
206	堺市の活性化のため、LRTでも通したら良いと思います。
207	地域の活性化の為にLRTは必要だと思います。
208	堺には何も無いので、新しいLRTを通して、活性化のために、役に立ててほしい。新しい物がないと、堺には誰も来ないと思います。
209	堺市の中心として、活性化の為にLRTを通して下さい。
210	堺の活性化のためによろしく願います。
211	堺市の中心としてよろしく願います。
212	堺を新しくする為、1日も早く願います。
213	この周辺、もっとにぎやかにして欲しいです。
214	LRTが通る事により、堺の町が発展すると思います。移動に困難な方、年配の多い堺には、バリアフリー化、乗降時の段差が解消されるなど誰もが利用しやすい交通機関だと思います。
215	堺の中心として活性化できると思うので通してほしいです。
216	政令指定都市の中心としてあまりにもお粗末なので、せめてLRTだけでも通してほしいです。
217	J-GREEN堺への延伸のため、LRTが必要だと思います。バスだけの交通機関だけでは不便だから。
218	将来のJ-GREEN堺への延伸のため、LRTが必要だと思います。
219	高齢者や体の不自由な人のためにLRTが必要だと思います。
220	東西につながる交通機関が、バス以外に利用できるようになることは便利だと思う。
221	高齢者やあまりすぐには行けない人にとっては、LRTが必要だと思います。
222	サッカー少年や社会人、スポーツをしている人達や、健康の為にサイクリング、ウォーキングetc…利用者が利用しやすい様なLRTができればいいなと思います。
223	簡単にJ-GREENに行くために、LRTが必要だと思います。他に、LRTでいろいろなところに行けたほうが良いと思います。
224	公設民営であればLRTでも収支が合うので、LRTでよいのでは。まちづくりという観点でここまで検討したのだから、早急に東西交通軸の整備にとりかかるべきではないか。その際、LRTが優れており、収支面でも見合うことから、まずは阪堺線を堺東駅に乗り入れるといった形で進めるべきではないか。段階的な検討というのはやる気がないということなので、姿勢を改め是非市民の念願を叶えて欲しい。けやき通りから野遠までLRTがあれば素敵な市になり、誇れる堺市になるでしょう。
225	<p>従来より、大和高田線、大小路、中央環状線の3ルートが提案されてます。最も有力なのが大小路ルートである。そのことは、前回の市長の時に示された時と同じであり、目先の採算性を考えるならば、大小路ルートがベターである。しかし、それは単に南海堺駅～南海堺東駅をつなぐという事業性しか見えないように思います。それに投資するのは、南海が得をするだけです。本当の事業性を考えるならば、堺市民にとって有益なことでなければいけません。本当に大小路ルートがそういう意味で最適なのでしょうか。たとえ南海堺駅から堺浜まで延伸するにしても、堺浜も人が少ない工場か倉庫ばかりで利用者が少ない。</p> <p>大体、南海堺駅、南海高野線堺東駅に行くのに、なんで電車に乗るねん。自転車のほうが早い。LRTを走らすことで観光資源になるという意見がございしますが、沿線そんな人は見かけない。現在の阪堺線のLRT、車両の構造が悪いのか、あまり評判がよくない。阪堺線という民営会社の赤字を穴埋めをしている堺市は、観光資源の有効性を考えるならば、目先の採算性でルートを設定するのは、堺市にとってはいかがなものでしょう。</p> <p>Totalで考えるならば、今回のルートでは、中央環状線のルートが良いと思います。南海堺駅～再開発が必要な大浜地区～利晶の杜(観光拠点)～代替え予定の市民会館～堺東駅、さらに東進すれば、世界遺産をめざす仁徳陵～三国ヶ丘駅～労災病院～陸上競技場～そして御堂筋線新金岡駅、その先には美原区。</p> <p>本来、LRTとは都心と郊外を結んでこそ効用がある。ただ単に駅と駅を結ぶだけでは意味がありません。大小路ルートは、あくまで阪堺線の一部の支線で、大阪が都市で堺は郊外の域を脱することはできません。採算性重視だけでは、大小路周辺に住む人たちの反発が前回同様あるでしょう。富山のLRTも都心と郊外を結ぶものであり、ドイツのデュッセルドルフのLRTもそうである。</p> <p>堺の中心街の再開発、湾岸エリアの人の流れを作るには、大小路ルートはあくまで阪堺線の支線にすぎず、新たな人の流れをつくるとは思えません。それならば中央環状線ルートのほうが、堺の都心と郊外を結ぶ新たな路線となることが可能となり、各拠点を結び、再開発もやりやすくなると思います。</p>
226	脆弱な東西移動を補完すれば全てが解決する訳ではなく、人の移動に伴う“にぎわい”を創出していく事が重要である。まちづくりと一体の交通整備を考える上では、LRT導入に賛成です。

227	ぜひLRTで賑わいを作ってください。堺の中心が盛り上がれば堺が、大阪が盛り上がる！
228	堺市に於ける東西交通軸を含む都心交通ネットワークの構築整備につき「都心交通検討会議のとりまとめ」につき、“自転車”の役割や位置づけが、いまいち明確に表記されていない。自転車道整備も含めた“自転車”関連施策への優先度、ウェイト付けにも関わってくる点だと思うので、「自転車まちづくり推進室」に寄せられている市民意見もよく汲み取りながら、今後の堺市内における“自転車”交通の役割や位置づけにつき明確化されたい。 「LRT」や「BRT」といった新交通システムの導入については、多額の予算投資が必要になるので、十二分の実験、検証がなされ、その情報の十二分の開示の上での、十二分の市民合意をはかられたい。 従来の「工業・商業」開発優先から、「文化・観光都市」への脱皮を図っていく意図も含んだ政策形成を市として考えているのだと思うが、今後の「文化・観光」施設の整備状況、利用状況によっても展開が変わってくるかと思う。 また、一般住民利用に関しては、竹山市長の提唱しておられる「コンパクト・シティ」構想との関連性も気に掛かる。東西軸を中心とした広域圏の人口流動性を高めていく観点からも、将来の路線延長、周辺都市への乗り入れ等の課題について、おいおい議論して、その議論を公表できるようにしていただきたい。 稚拙に走ることなく、先見性を持った将来デザインをしっかりと描いた上で計画を進め、決して中途半端にしないでいただきたい。 CO2削減、クリーンエネルギー都市実現の為に、エコロジー交通機関の比重を高めていかななくてはならない。エネルギー消費の形を考え、変えていく契機となるような議論を望む。 「新交通機関」にせよ「自転車」にせよ、それらを有効活用していくには、21世紀型の新しい都市デザイン工学の研究も重要。産官学との連携研究をしっかりと、その成果を適時、市民公開講座等で示していただきたい。 今後、道路行政、都市整備行政の発想転換に迫られる事態もあるかと思うが、現時点で「政令指定都市・堺」として、法的に、制度的に、また予算的に、できることできないことを関係部局ともよく協議して、整理していただきたい。
229	買物に出かけるのに、バスより電車の方が良い。老人が乗りやすいように、低床式の電車があれば移動しやすいと思う。
230	東から西に移動できる電車があれば、とても便利になると思う。
231	現在の南北も必要ですが、欲をいえば東西線が有すれば堺市内七区をまかえれば最高に市民の足になりますが？ 応援は致しますので宜しくお願いします。
232	市長交代を期にどんでん返しになったこの問題。政治的背景のあることは周知の事実ですが、「然諾を重んじる」という思いでいっぱいです。 今、市の中心堺区の心臓部、「堺東駅〜堺駅」間にある商用施設、商店街や商店が閑散としています。かつて、大きな賑わいを見せていた“銀座通り”も人が激減し、“山之口商店街”においては、“シャッター通り”と化しています。 政令指定都市として、増加傾向にあった定住人口もストップし、近い将来減少に転じていくと言われていました。 南区では、泉北ニュータウンの中心部、泉北高速鉄道・泉ヶ丘駅周辺で、すでに流入・交流人口減少に歯止めを打ち、これら人口の増加を目標に再開発されることが決定しています。今年3月、南海電鉄が落札し、再生をめざすこととなりました。LRTの導入も、南海電鉄と協力し、泉ヶ丘駅前再生のノウハウを参考に、民間企業の最新の手法を取り入れることも重要です。 単にJ-GREENへのアクセスだけでなく、まちに大きなインパクトを与え、都市構造、都市のライフスタイル、まちづくりなど、都市社会全般を変える包括的な機能を持っています。利便性、景観形成、まちの賑わい形成により、観光客などの牽引となり誘引力も高まり、流入・交流人口の増加が期待できます。 「人々が集い、賑わい、行き交う！」この沿道のまちづくり再生事業は、都市価値をも高める働きがあります。 「大小路ルート」は、これら商用施設のメインゲートでもあり、早期に導入決定、着手、と望むところです。関係者様も切望しています。
233	大小路ルートにて賛成致します。(LRTについて) 堺市として都市機能の向上や、本線や高野線の乗り換えができるようになれば、もっと便利になると思いますので、よろしく願い致します。
234	堺の観光を有利にするためLRTが必要だと思います。
235	堺の観光を有利にするためLRTが必要だと思います。
236	堺の観光を有利にするためLRTが必要だと思います。
237	将来のJ-GREEN堺への延伸のためLRTが必要だと思います。
238	将来のJ-GREEN堺への延伸のためLRTが必要だと思います。
239	将来のJ-GREEN堺への延伸のためLRTが必要だと思います。
240	将来のJ-GREEN堺への延伸のためLRTが必要だと思います。
241	将来のJ-GREEN堺への延伸のためLRTが必要だと思います。
242	将来のJ-GREEN堺への延伸のためLRTが必要だと思います。
243	堺の観光を有利にするためLRTが必要だと思います。
244	将来のJ-GREEN堺への延伸のためLRTが必要だと思います。
245	将来のJ-GREEN堺への延伸のためLRTが必要だと思います。
246	堺の観光を有利にするためLRTが必要だと思います。
247	将来のJ-GREEN堺への延伸のためLRTが必要だと思います。
248	将来のJ-GREEN堺への延伸のためLRTが必要だと思います。
249	本線または高野線の乗りかえのためLRTが必要だと思います。
250	本線または高野線の乗りかえのためLRTが必要だと思います。
251	本線または高野線の乗りかえのためLRTが必要だと思います。
252	将来のJ-GREEN堺への延伸のためLRTが必要だと思います。
253	本線または高野線の乗りかえのためLRTが必要だと思います。
254	本線または高野線の乗りかえのためLRTが必要だと思います。
255	堺の観光を有利にするためLRTが必要だと思います。
256	本線または高野線の乗りかえのためLRTが必要だと思います。
257	堺の観光を有利にするためLRTが必要だと思います。
258	活気ある堺になって欲しいので、是非LRTを導入してください。
259	堺の未来の為にLRTを導入して欲しいです。

260	東西交通は大いに賛成致します。以前から知人宅に行くには難波に出て地下鉄を乗り継いで出掛けていました。実現化には時間がかかると思いますが、是非実現する様、願っております。
261	将来のJ-GREEN堺への延伸のためLRTが必要だと思います。
262	大小路ルートにて賛成。 サッカーの指導者しております。J-GREEN堺は週2回以上利用させていただいております。50人以上の選手の毎週の移動には現状バスを利用していますが非常に不便を感じており、LRTを熱望しております。また、週末は多くの人出でバスの乗車にも苦労します。LRTができることで、より便利にJ-GREENを利用できるようになりさらなる堺の発展につながると思います。
263	東西交通軸の検討について、公設民営であればLRTでも収支が合うため、LRTがよいと考えます。 さらにLRTが通れば東西のアクセスも可能となり、よりよい観光、さらにより利便性の高いまちづくりに貢献できると思います。 また、環境の面からも、予算の面からでもLRTがより優れた選択肢であると考えております。 以上の理由により、LRTの導入を支持したいと考えております。
264	堺市の以前からの課題として、東西交通軸の重要性は話されてきた。竹山市長の再選が堺はひとつの経済圏として自立していくことを決定づけたものに他ならない。 南北の5本の鉄軌道は、大阪市(中心地)への経済流出しか生まない。もっと堺市内で循環させ、滞留させる必要がある。 その第一歩として、中心市街地としての堺東と世界への窓口へつながる堺駅との連結は、人(経済)の循環を生むばかりでなく、もっとも高齢化の進む都心部での安心安全な生活を担保するものでもあります。 まずは、堺市は大阪市の衛星都市として、住みやすい街をめざすべきだと考えられます。高齢者が生き生きと暮らせる、そして子育てのまちとしても低炭素で移動のしやすい環境はあこがれの街に他なりません。 更に年間60万人以上も訪れるJグリーンへのアクセスを大阪市内に取られるというのは、堺市にとって大きな損失に他なりません。 まして、今年度中心市街地のエリアが堺駅まで広がる中で、点から線へ、線から面へと展開するにあたりLRTによる東西の主要駅を結ぶことが、どれだけ大きな利益をもたらすことか。 世界に誇れるはずの堺市のランドマークとして、LRTは目玉政策になるはずで。 堺東の商業者として、めざすべきはバリアフリーな街、高齢者や障害者、そして子育て世代に優しい街にすることが目標だと思っています。バスではなく電車のほうが利便性が高いというデータは圧倒的です。LRTにより外出機会が増えるということは、医療費削減と経済活動の増加が見込めます。 街づくりの観点からも、早期にLRTが実現することを望みます！
265	(1)経緯について 今回のとりまとめについては、別に目新しい事は何もなく、初めからというか、この会議以前に開催された公共交通検討会議がめざしていた結果とほとんど何も変わらないと考える。そもそも、都心交通検討会議がなぜ設置されたのかについて私が理解している事情は以下の通りである。 公共交通検討会議は、一応、市民委員を公募するなど、合意形成へのポーズを取ろうとしていたが、活発に発言する市民委員が邪魔になってくると、2年間開催するはずであった公共交通検討会議を1年で打ち切り、任期2年の予定で公募した市民委員も1年でクビにして、新たに、堺市にとって都合のいい専門家だけで、都心交通検討会議を発足させた。5人の専門家のうち4人はLRTの専門家であったり、以前から深く堺市に関係されていた方々である。特に2人の専門家は東西LRTの旗振り役と感じた。私自身は、以前の計画でも堺東～堺駅間のLRTに関しては、阪堺線と相互直通するのであれば賛成という立場であったので、本来ならば、このとりまとめについては、真っ向から反対ということにはならないはずである。しかし、未だに、根本的な問題が置き忘れられていることに、大きな違和感を抱かざるを得ない。 (2)LRT計画をめぐる状況について ルートや経済性はともかくとして、堺市は本当にLRT計画を推進する資格のある都市なのであろうか？ここをしっかりと考えなければ、多額の費用を投じたあげく、失敗することは目に見えている。 LRTを都心に敷設するということは、つまり、自動車交通を「規制」することである。現在の堺市に取っては相当の覚悟がいることであり、交通政策のコペルニクスの転換が必要である。 今回の資料の「都心交通の方向性について(概要版)」の最後には『「都心の賑わいと活力につながる交通」のイメージ』として、堺は「自動車交通に依存しすぎるまち」であり、自動車交通は公共交通に比べて「賑わい」に結びつきにくいとし、「取り組みの方向性」として、「過度な自動車利用の抑制」をあげている。(「規制」でなく「抑制」としているところに、すでに限界が感じられる。) また、その「抑制」策の中に「駐車場供給の抑制(附置義務基準の緩和)」というのがあるが、今回の意見募集に先立つ5月15日に、堺市駐車場整備連絡協議会が開催された。私は密かな期待を持って傍聴に出かけた。しかし、最初に、ある委員の方が「人中心にしていこうという方針にしようと思っていたが、あまりないので…」と指摘されたように、私にとっても期待はずれであった。しかも、最終的には、LRTを推進しようという都市としては、あり得ない発言を堺市から聞いてしまった。 この会議の目的は、都心を中心とする従来の「堺市駐車場整備地区」と呼ばれていた範囲において、駐車場の附置義務を緩和しようというもので、計画期間はH27年～37年度までの10年間である。つまり、都心において、駐車場を減らして、車の使用を「抑制」しようというもので、堺市の目論んでいるLRT計画と整合性のあるものとして評価できるはずであった。 ところが、府警本部の委員の「車離れが進んでいるので、条例の緩和もしょうがないという気はするが、今後、自動運転などで(車が)増えてきたら、緩和でなく、強化も考えてほしい。」という意見に対して、交通政策課長などが「もちろん、車が増えたら、期間内でも見直して、駐車場を増やす。」と言ったのには、びっくり仰天した。駐車場の附置義務緩和、つまり、駐車場を減らして車の使用を「抑制」するというのが、堺市の「政策」ではなかったのだということが暴露された発言である。先述の委員も言われるように新聞にも「駐車場の赤字」の記事が載るような状況なので、試しに少しぐらい減らしてもいいだろう。しかし、車が増えたら、また増やせばいい、と考えただけで、堺市に何のポリシーもなかったのだということがわかり愕然とした。 計画期間を10年間としたあとに「ただし、期間内であっても、社会情勢の変化が生じた場合などには、必要に応じて内容の見直しを行う。」とあったのは、このことであった。堺市が主導して、車の使用減という社会情勢の変化を導こうという姿勢が金輪際ないのだということがはっきりと示された会議であった。市民としては、このような都市に、LRT計画を進める資格などないことも、また、はっきりと認識させられたのである。 (3)総括 今回の都心交通検討会議の専門家の委員の方々は、結局のところ、現時点で、市民に対して説明責任を果たされていないと思う。LRT計画を進めるためには、ルートや経済性だけが問題なのではなく、その計画を受け入れる土壌が問題である。いくら砂漠に上等な種をまいても、収穫できないのと同じで、いくらLRTというシステムが素晴らしいものであっても、それを導入する都市がその本質を理解していなければ、成功はおぼつかない。 とくに、LRT推進を唱える専門家の方々は、そのシステムを有効に機能させるための本質的な条件も市民に明確に示して、説明責任を果たしていただきたいと切望する。
266	政令都市堺の玄関としての堺東駅を、訪れる人に優しい、また住む人の誇りとなるようLRTを活用して活性化してほしいと望みます。 阪堺電車と相互乗り入れすることで、南北と東西が交差し面的な発展が可能になると思います。点在している堺の魅力基地をLRTでつなぐことによる堺独自の発展を望みます。堺の中心市街地にLRTが必要と考えます。
267	匠町から南海堺駅。南海堺駅から大小路通りで南海高野線堺東駅。南海高野線堺東駅からJR堺市駅。また、そこから御堂筋線北花田駅等の東西のLRTがあれば、車での移動も減り、さらにJ-GREENからの人も堺に流れ込み、堺が発展出来るのではないかと思います。 さらに環境にも優しい都市堺として全国に誇れる伝統だけではなく、最先端の技術との融合により、模範の都市となるように是非お願い致します。 これ以上堺が廃れてくれば、引越しを考える人が多くなるのではないかと思います。なんせ東西移動が不便すぎです！
268	市内を東西に結ぶ交通機関について、単純な採算性比較ではなく、自動車から公共交通への移転、大阪市内と直通させることによる観光・商用客の獲得など、より大きな「波及効果」で論じられるべきかと思えます。 その点で、中途半端なバスを走らせるより、路面電車新設によるインパクト(とにかく、線路は地図に明記されるのですから)を評価すべきです。 また、現在の堺東駅～堺駅だけではなく、堺市駅、北花田駅まで延長した場合の波及効果と、同時に沿線活性化にかかる施策も同時に計画されたいと思えます。
269	本線または高野線への乗り換えの為、将来のJ-GREEN堺への延伸も必要だと思います。
270	中学校サッカー一部生徒がJ-GREENを利用するときに、公共交通機関の利便性が悪く、自転車を使用することが多くなります。自転車での移動は事故の心配が多く引率としては、公共交通機関を利用したく、LRT導入を早急に実現させて頂きたいと思致します。